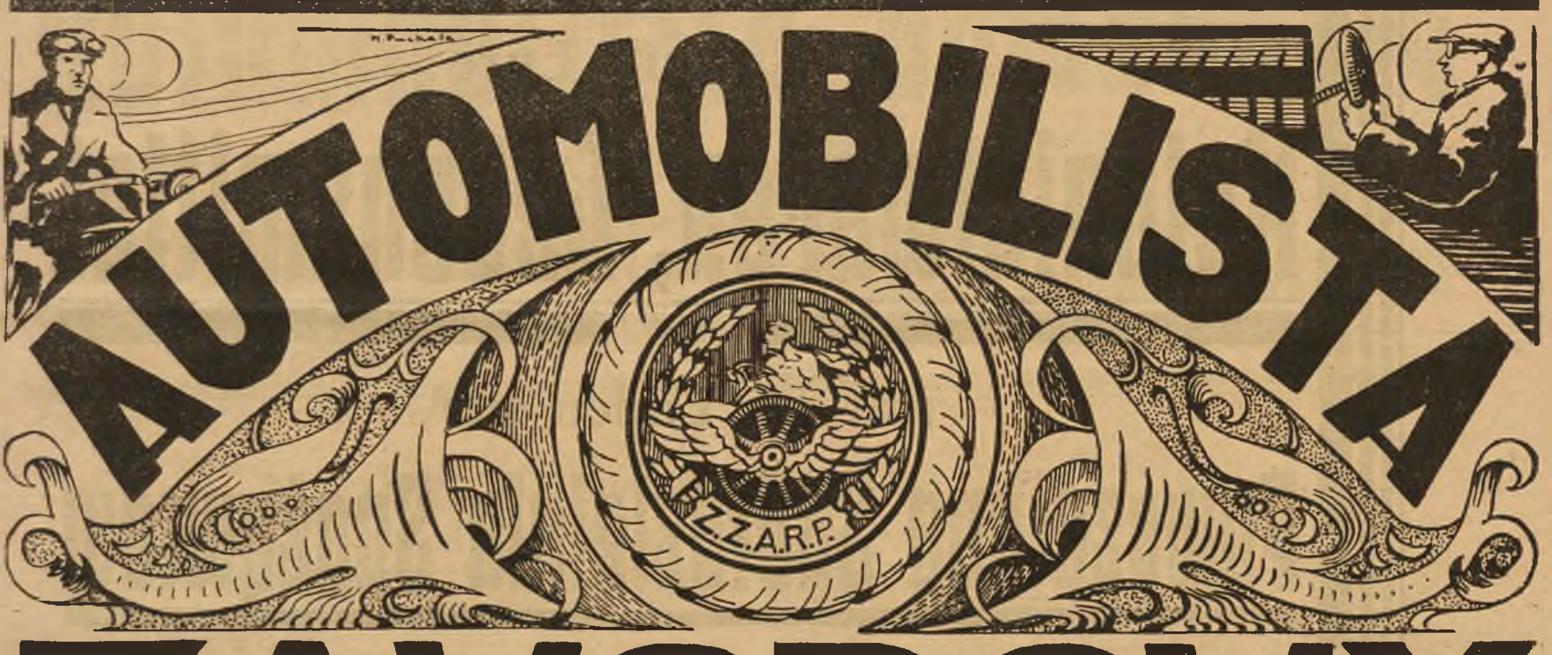
Jahrgang 3.
Juli 1931 Deutsche Ausgabe Nr. 7



ZAWODOWY

Organ Związku Zawod. Automobilistów R. P.
Geschäftsstelle und Redaktion: KATOWICE, ul. Kościuszki 49 III. p. — Telefon 3014

Spółdzielnia Automobilistów
w KATOWICACH, Sp. z o. p.
verkauft
Benzin
Benzol, Oel u. Staufferfett • Autobereifung
prima Qualität zu Konkurrenzpreisen

Die Tankstellen befinden sich in **Katowice** auf der **ul. Starowiejska 3** und in **Król. Huta am Ringe** vis a vis der Skarboferme. **Büro: ul. Wojewódzka 50 — Tel. 1116**

Kollegen!

Kauft Eure

Kolonialwaren, Lebensmittel

etc.

nur im Laden der

Powszechna Spółdzielnia Spożywców

Katowice, ulica Wojewódzka 50 (Ecke Francuska)

Billigste Preise — Prima Qualität

KARL PRZYBILLA

AUTO-SATTLEREI

Anfertigung von Auto-Verdecken, Bezügen, Ledergamaschen für Federn etc.

PLAC WOLNOSCI 6 KATOWICE PLAC WOLNOŚCI 6

Kollege!

Ist der Wagen, den Du fährst, versichert?

Ueberzeuge Dich davon. Es liegt dies in Deinem Interesse. Auskünfte erteilt in dieser Angelegenheit bereitwilligst Al. ADAMCZYK, Katowice, ul. Kościuszki 49 — Tel. 30-14

NR. 7 JULI 1931 3 JAHRGANG

Automobilista Zawodowy

Deutsche Ausgabe

Haupt-Organ des Zw. Zaw. Automobilistów (Berufsverband der Automobilisten) in Polen
gewidmet Berufs-, Fach- und Wirtschaftsfragen der Berufsautomobilisten Konto: P. K. O. 303944
Geschäftsstelle u. Redaktion der deutschen Ausgabe KATOWICE, Kościuszki 49 — Telefon 3014
Geschäftsstelle der polnischen Ausgabe Warszawa, ul. Czerwonego Krzyża 20

Autobus und Autostraßen in Zahlen

Nordamerika: Der amerikanische Automobilstrassenbau wird in grosszügigster Weise gefördert. Gegenwärtig gibt es in den Vereinigten Staaten rund 4,6 Millionen km feste Fernstrassen. Jährlich werden etwa 80000 km neeue Strassen angelegt. Entsprechend sind auch die Ausgaben für Neubau und Unterhaltung der alten Strassen sehr hohe. Sie betragen jährlich rund 1,5 Milliarden Dollar. — Die Ausfuhr der amerikanischen Automobilindustrie einschliesslich der Einzelteile und des Zubehörs ist von 539 Millionen Dollar im Jahre 1929 auf 277 Millionen Dollar im Jahre 1930 zurückgegangen. Ihr Anteil an der Gesamtausfuhr sank damit von etwa 10,5 Proz. auf 7,2 Proz. Von der gesamten Personenwagenerzeugung wurden 5,4 Proz. und von der Lastwagen-Erzeugung 15,1 Proz. ausgeführt.

Kanada: Die kanadische Automobilindustrie hat im vergangenen Jahre 154192 Kraftwagen gegen 262625 im Vorjahr erzeugt.

Chile: Für den Ausbau des Strassennetzes sollen im laufenden Jahre 32 Millionen Dollar ausgegeben werden.

Mexiko: Die Ausgaben für Strassenbau sind für 1931 mit 12,5 Millionen Dollar angesetzt worden.

Japan: Zwecks Bekämpfung der Arbeitslosigkeit hat die Regierung den Betrag von 40 Millionen Yen für Strassenbau ausgeworfen.

England: Eine englische Eisenbahngesellschaft hat in Glasgow den Doppelschraubendampfer „Autocarrier“ bauen lassen. Dieser Dampfer ist für das Uebersetzen von Kraftwagen besonders eingerichtet worden. Im letzten Jahre wurden nämlich nicht weniger denn 10000 Kraftwagen über den Kanal zwischen England und Frankreich befördert. Die Einstellung eines Sonderfahrzeuges für die Ueberfahrt der Kraftwagen machte sich deshalb dringend erforderlich. Es soll übrigens noch ein zweites derartiges Schiff in Dienst gestellt werden. — Der Jahresdurchschnitt der in England in den letzten Jahren für Strassenbau ausgegebenen Summen beträgt 60 Millionen Pfund.

Deutschland: Die Reichspost gibt jährlich für den Kraftpostbetrieb 8,27 Millionen Mark für Brennstoffe aus; das sind je Wagenkilometer 13,9 Pf. — Nach der Eröffnung des neuen Main-Donau-Kanals soll das bisherige Bett des Ludwigs-Donau-Rhein-Kanals in eine Automobilstrasse umgestaltet werden. Auf diese Weise wird eine neue Verbindung von Nürnberg über Fürth und Erlangen nach Bamberg hergestellt. — Die Zahl der von Reichsbahn und Reichspost gemeinsam unterhaltenen Kraftwagenverkehre für Personenbeförderung beträgt zurzeit 51. Die Streckenlänge umfasst 1210 km. Daneben betreibt die Reichsbahn für den Personendienst noch 14 bahneigene Verkehre mit 298 km Streckenlänge und 28 Verkehre gemeinsam mit Kraftverkehrsgesellschaften und Privaten, die eine Streckenlänge von 633 km umfassen. Im Güterverkehr unterhält die Reichsbahn 24 bahneigene Kraftwagenverkehre mit 735 km Streckenlänge und 25 Verkehre gemeinsam mit Unternehmern mit 879 km Streckenlänge. Der gesamte Eisenbahnkraftwagenverkehr umfasste somit Ende des v. J. 141 Verkehre mit einer Streckenlänge von 3755 km.

Frankreich: Die französische Kammer bewilligte 100 Millionen Franken für den Strassenbau.

Schweden: Das Land hat jetzt über 2000 Autobuslinien. Das Autobusverkehrsnetz hat eine Ge-

Kollege!

Deckst Du Deinen Beaarf an Ware bei der

„Spółdzielnia Automobilistów“?

samtlänge von über 70 000 km, d. i. mehr als das Vierfache der Gesamtlänge des schwedischen Eisenbahnnetzes. Um die Einwohnerschaft von Lappland in engere Berührung mit dem Land zu bringen, beschloss die schwedische Eisenbahnverwaltung die Errichtung einer Autobuslinie durch Lappland mit 112 km Länge.

Italien: In Rom wurde eine zehn Stockwerke hohe Riesengarage für 1000 Wagen fertiggestellt. Jeder Stand umfasst alle Einrichtungen, die zur Instandhaltung, Reparatur und Reinigung der Wagen nötig sind. Auch die Dachterasse der Garage kann mit dem Auto erreicht werden.

Tschechoslowakei: Das Arbeitsministerium hat die zuständigen Landesämter ermächtigt, für das neue Rechnungsjahr Strassenbauarbeiten im Werte von 58 Millionen Kronen zu vergeben.

Russland: Die Benzinausfuhr wurde von 3,8 Millionen im Jahre 1929 auf 4,8 Millionen t im Jahre 1930 gesteigert. Die Hauptabnehmer waren England mit 0,97 Millionen t, Italien mit 0,83 Millionen t, Frankreich mit 0,56 Millionen t und Deutschland mit 0,5 Millionen t. Spanien bezog 361 000 t, Aegypten 221 000 t und Indien 205 000 t.

Balkan: Die Gesamtzahl der Kraftwagen in den Balkanländern betrug Anfang d. J. rund 70 770. Davon entfielen auf Rumänien 30 000, Griechenland 16 200, Jugoslawien 13 500, Bulgarien 2270, europäische Türkei 8800.

Der Weltgummiverbrauch ging 1930 von 790000 t 1929 auf 680 000 t, die Erzeugung dagegen nur 860 000 t im Jahre 1929 auf 810 000 t im Jahre 1930 zurück.

Polen: Die Zahlen über Polen brachten wir in einer der letzten Nummern unserer Zeitung.

Der Kraftfahrer in den Fesseln des Gesetzes

Dass der Kraftfahrer infolge seines Berufes von den Fesseln des Gesetzes erfasst wird wie kein anderer Beruf oder Staatsbürger, ist eine längst erwiesene Tatsache. Dass aber der Gesetzgeber nur infolge nicht genügender Kenntnisse der Verhältnisse zu diesen zum Teil undurchführbaren Gesetzen und Verordnungen gekommen ist, ist eine ebenso feststehende Tatsache. Erfreulich ist, dass man im Laufe der Zeit (allerdings in viel zu langsamem Tempo) dieses von verschiedenen Behörden selbst einsieht und nicht mehr in allzu scharfer Weise auf die unbedingte Einhaltung dieser Paragraphen Wert legt. Es sei nur an die Bestimmung über das viele Signalgeben hingewiesen, die den Kraftfahrer jahrelang manches sauer verdiente Stück Geld gekostet hat. Wenn man nun überlegt, dass die gesamten Staatsbürger zusammen nicht so viel Geld für Strafmandate bezahlen müssen wie allein der Kraftfahrer, so müsste man schon längst zu der Ueberzeugung gekommen sein, dass hier im Gesetz nicht alles seine Richtigkeit haben kann. Dass hier manches nicht richtig ist, kann aber keineswegs auf böses oder mutwilliges Verhalten von seiten des Kraftfahrers zurückgeführt werden. Die Hauptschuld dürfte darauf zurückzuführen sein, dass wir nach den heutigen mit Riesenschritten entwickelten Verkehrsverhältnissen, insbesondere im Kraftwagenverkehr, noch allzuviel gesetzliche Bestimmungen u. Verordnungen haben, die einfach undurchführbar sind, weil einzelne sich direkt widersprechen. Es sei auch hierfür ein Beispiel angegeben, das sich erst kürzlich in einer Grossstadt ereignet hat. Ein Kraftfahrer fuhr auf einer sehr belebten Strasse, in welcher auch Strassenbahn fährt. Er hatte einen Strassenbahnwagen vorher schon eine ziemliche Strecke überholt, als er an eine Strassenkreuzung kam, von der ebenfalls von rechts eine Strassenbahn aus der Querstrasse in seine Fahrbahn einmündet. Durch ein plötzliches Hindernis, Fahrzeug von rechts, ist der Kraftfahrer gezwungen, zu halten, um keinen Unfall zu verursachen. Da an der Kreuzung die Geleise der hinter ihm folgenden Strassenbahn ganz scharf am Gehweg nach rechts einbiegen, musste er auf den Geleisen halten. Die hinter dem Kraftwagen fahrende Strassenbahn fuhr, ohne ihre Geschwindigkeit zu mindern, den Kraftwagen von hinten an. Anstatt nun den Führer der Strassenbahn, der nicht die genügende Sorgfalt walten liess, um frühzeitig bremsen zu können, zur Verantwortung zu ziehen, erhob man Klage gegen den Kraftwagenführer wegen Transportgefährdung, und wurde derselbe bestraft. Hier sei nun doch in aller Oeffentlichkeit die Frage aufgeworfen, ist nun der Kraftwagenführer oder das Hindernis, das ihn zum Halten zwang, oder Strassenbahnführer oder nicht der Gesetzgeber schuld, der den Strassenbahnführer das Recht gibt, den Kraftwagen von hinten anzufahren? Noch ein anderes Beispiel, das sich tatsächlich zugetragen hat. Ein Kraftwagen nähert sich einem Bahnübergang. Auf eine Entfernung von zirka 40 Meter bemerkt der Führer desselben, dass sich der Zug nähert. Er lässt nun seinen Wagen bis kurz vor den Uebergang auslaufen und hält. Der Führer des Zuges, der den Kraftwagen ebenfalls bemerkt hatte, bringt plötzlich seinen Zug zum Stehen und erklärt dann in aller Seelenruhe, er hätte gedacht, der Kraftwagen könne nicht mehr anhalten!!! Bilanz davon: Anzeige und Bestrafung des Kraftwagenführers wegen Transportgefährdung, obwohl kein Mensch im geringsten gefährdet war, noch viel weniger verletzt wurde, auch keinerlei sonstigen Schaden entstand. Es könnten nicht nur noch Dutzende, ja sogar Hunderte von Fällen nachgewiesen werden, wo man den Kraftfahrer zur Rechenschaft zog anstatt den wirklich Schuldigen. Aber nicht genug damit, dass gerade der Berufsfahrer schon so eminent von dem Gesetz erfasst wird, wird er in unzähligen von Fällen noch von seiten seines Arbeitgebers den Fesseln derselben preisgegeben, und zwar auf alle möglichen Arten. Auch hierfür ein tatsächlich passiertes Beispiel. Ein Kraftfahrer, der etwa 18 Stunden fast ununterbrochen am Steuer sass, wurde nach Ankunft zu Hause von seinem Arbeitgeber nochmalls aufgefordert, eine Fahrt auszuführen. Der Fahrer weigerte sich mit der Begründung: er sei so übermüdet, dass es ihm unmöglich wäre, diese Fahrt noch auszuführen. Auf die Drohung seines Arbeitgebers, dass er ihn dann entlassen werde, erklärte er, die Fahrt zu machen. Enderfolg: Unfall mit Todesfolge. Er hatte ein Kind überfahren und in seiner Uebermüdung noch nicht mal beobachtet, wie es überhaupt zuging. Er konnte keinerlei Angaben über den Vorgang machen. Auch hier sei die Frage aufgeworfen, ist der Kraft-

fahrer der allein Schuldige oder nicht auch sein Arbeitgeber, der auf Ausführung der Fahrt bestand oder nicht auch der Gesetzgeber, der den Arbeitgeber nicht bestraft, der solche Forderungen an seinen Fahrer stellt? Wenn man nun all diese Fälle betrachtet, so dürfte es wohl als erwiesen gelten, dass kein anderer Beruf so unter dem Gesetz zu leiden hat, wie gerade der der Kraftfahrer. Auch noch eine andere Tatsache sei erwähnt, nähmlich: dass es wohl kaum einen zweiten Beruf geben dürfte, der so andauernd die Nerven beansprucht, um erstens keinen Unfall zu verursachen, um nicht mit dem Gesetz in Konflikt zu kommen, oder anderseits für andrer Menschen ihrer Fehler oder oft auch Leichsinn bestraft zu werden. Jeder andere Mensch hat bei seiner Arbeit immer Sekunden oder Minuten zum Ueberlegen seiner Handlungen und die Nerven wieder zu sammeln, wenn aber der Kraftfahrer an seinem Steuer sitzt, zumal bei starkem Verkehr in der Grossstadt, so gibt es fast aussschliesslich für ihn nur ein Handeln. Dass nun dies geistig schwere Arbeiten, das oft noch mit schwerer Körperarbeit verbundeen ist, die Nerven eines Kraftfahrers um Jahre früher schon zerrüttet sind wie irgendeines andern Hand- oder Kopfarbeiters, ist somit verständlich. Zieht man nun einen Vergleich zwischen dem Kraftfahrer, dessen Kräfte um Jahre früher verbraucht sind, und einem anderen Arbeiter, so drängt sich unwillkürlich die Frage auf, wäre es nicht eine selbstverständliche Gerechtigkeit, dass man dem Kraftfahrer auch schon einige Jahre früher den Genuss der Altersrente gewährt wie einem anderen Arbeiter? Oder doch zum allermindesten einen Lohn gewährt, der diese Härten einigermassen ausgleicht? Die enormen Summen, die oft für Strafmandate für einfach nicht erfüllbare Gesetze oder Verordnungen verhängt werden, seien nur nebenbei erwähnt. Nicht unerwähnt aber sei folgendes: wenn jeder Staatsbürger für Fehler, die ihm in Ausübung seines Berufes unterlaufen würde, bestraft würde wie der Kraftfahrer, so brauchte sich kein Minister und keine Regierung mehr den Kopf zerbrechen, woher man die Geldmittel nehmen sollte um unsere zurzeit so schwer danieder liegende Wirtschaft wieder anzukurbeln und wo man das Geld zur Unterstützung der Arbeitslosen hernehmen soll. Es wäre dann vielleicht aber das Problem zu lösen wo soll man plötzlich all die Kräfte hernehmen, um nur diese Strafmandate auszufertigen und den Schuldigen zuzustellen? Ich bin deshalb der Ansicht, dass es allerhöchste Zeit ist, dass sich jeder Berufskollege endlich aufrafft, um sich von diesen Gesetzesfesseln, aber nicht nur von diesen, sondern auch aus den Fesseln des Kapitals befreit, zur Erringung menschenwürdigerer Lohn- und Arbeitsbedingungen. Der einzige Weg zur Erlangung dieses Zieles kann aber nur in einer grossen geschlossenen Organisation liegen. Darum säume heute kein Kollege mehr, sich so schnell als möglich unserer Organisation anzuschliessen in seinem ureigensten Interesse.

H. Fieberling.

—♦♦♦—

Misstände u. ihre Beseitigung im Droschkengewerbe

Das einst in gutem Ansehen stehende Kraftdroschkengewerbe und insbesondere das Ansehen des Kraftdroschkenführers scheint durch die Einmischung unwürdiger Elemente im Schwinden begriffen zu sein, was gerade die älteren Kollegen mit Bedauern erfüllt. Es dürfte daher an der Zeit sein, auf die allmählich zunehmenden und schädigenden Einwirkungen in dieser Berufsgruppe näher einzugehen. Da es nicht nur im Interesse aller anständigen Menschen liegt, das Ansehen und Vertrauen des Kraftdroschkengewerbes gegenüber dem Publikum zu erhalten, so dürfte es auch als Pflicht der Behörde und eines jeden anständigen Menschen erachtet werden, tatkräftig an der Ausrottung eingerissener Missstände mitzuwirken. Es sei mir deshalb als jahrelang tätiger Taxifahrer an dieser Stelle gestattet, auf diese Missstände, ihre Entstehung, ebenso auf deren Besserung und Beseitigung näher einzugehen. Vor und nach dem Kriege, etwa bis zu den Jahren 1926, 1927, hatte der Taxichauffeur noch einigermassen auskümlichen Lohn, ohne das Trinkgeld, das man heute überhaupt nicht mehr kennt, mit dem sowohl der ledige, als auch der verheiratete Kollege kärglich auskommen konnte, so dass es als „Einzelerscheinung“ zu betrachten war, wenn sich einer, um auf anderem Wege zu Gelde zu kommen, eine Ungesetzlichkeit zu schulden kommen liess. Polizeistrafen wegen Uebertretung bleiben hierbei ausser Betracht. Diese regulären Verdienstmöglichkeiten sind nun infolge der geradezu katastrophalen wirtschaftlichen Verhältnisse, unter denen das Dorschkengewerbe besonders zu leiden hat, zum Verhungern der Fahrer herabgesunken. Betrachtet man die seit Jahren bestehenden trostlosen Lohn- und Arbeitsbedingungen im Droschkengewerbe mit seinem Prozentsystem, durch das der Taxichauffeur bei den heutigen Einnahmen in manchen Städten nicht leben und nicht sterben kann, so dürfte dieses einer der Hauptgründe dafür sein, der den nicht ganz charakterfesten Droschkenfahrer zu Unehrlichkeiten verleitet und dadurch den ganzen Beruf in Misskredit und auf Abwege bringt. Fragt man nun hier nach den Schuldigen dieser traurigen Zustände, so dürfte es deren verschiedene sein. Nicht der Chauffeur ist in erster Linie daran schuld, sondern diejenigen, die ihn durch unsoziale egoistische Ausbeutung auf die Bahn des Verbrechens drängen.

Aber nicht nur dieses! Es gibt keinen zweiten Beruf, der so viel mit ungerechten Strafmandaten bedacht wird wie der Kraftfahrer, und an der Spitze derselben steht der Taxikraftfahrer. Ja, es ist als eine nicht abzustreitende Tatsache anzusehen, dass gerade der Taxichauffeur fast in allen Grossstädten „von der lieben Polizei ganz besonders liebenswert“ im Auge behalten wird, ja manchmal noch schärfer wie der, der durch Gerichtsurteil unter Polizeiaufsicht gestellt ist. Infolgedessen bleibt er auch mehr wie sonst ein Sterblicher in den Angelln des Gesetzes und der Polizei hängen, wofür er wieder einen ganz beträchtlichen Anteil seines so kärglich verdienten Lohnes, für oft ganz unbillig erhärtete Strafen bezahlen muss. Als weiterer Missstand, an den gerade die Polizeibehörden ein Hauptanteil von Mitschuld haben dürften, ist der: Früher wurden nur ganz gut beleumundete Leute zum Droschkengewerbe zugelassen, während es heute

jedem ehemals gemeinen Verbrecher und ehemaligen Zuchthäuler möglichst ist, nach einer gewissen Karenzzeit als Taxifahrer zugelassen zu werden. Dass nun jeder sozial und gerecht denkende Mensch es als eine Selbstverständlichkeit erachtet, dass man diese, auch oft nur durch die traurigen wirtwirtschaftlichen Verhältnisse gefallenen Menschen, der menschlichen Gesellschaft wieder eingliedert, liegt klar und ist daher das Verhalten der Polizebehörden einesteils auch verständlich. Anderseits dürfte es aber gerade der Polizei bekannt sein, dass infolge der Vielgestaltigkeit der Vorkomnisse und mit dem Zusammenkommen aller Arten von Menschen wie in keinem anderen Beruf, die Gefahr der Rückfälligkeit zum alten Laster, unbegrenzte Möglichkeiten geboten sind, dem die wenigsten der einst Bestraften auf die Dauer standhalten dürften. Wenn man nun in Betracht zieht, dass gerade der Taxiberuf an und für sich unbedingt nur charakterfeste Menschen notwendig hat, so soll e man es auch vermeiden, Leute gerade in diesem Berufe, der dazu am ungeeignetsten ist, wieder auf die rechte Bahn bringen zu wollen. Ferner sei aber die Polizei ersucht, den Arbeitszeiten der Taxichauffeure, die sich auf die Vermehrung der Verkehrsunfälle auswirkt, ihr Augenmerk mehr zuzuwenden.

Es dürfte vielleicht auch von grossem Interesse sein, von den Lohn- und Arbeitszeiten im Taxigewerbe einer Grossstadt Kenntnis zu erhalten, man wird sich dann vielleicht gar nicht mehr so sehr wundern, wenn ein Kollege zu unreellen Manipulationen greift. 24 Stunden Dienst, 12 Stunden frei; 24 Stunden Dienst, 6 Stunden frei; 24 Stunden Dienst, 24 Stunden frei usw. Man sorge daher von behördlicher und von Regierungsseite dafür, dass diese geschilderten Missstände abgestellt werden, dann können auch im Taxigewerbe wieder geordnete Verhältnisse einkehren. Da aber die Staatsmaschine in solchen Fragen langsam arbeitet, ist es eines jeden einzelnen Kollegen Pflicht, durch Erwerb der Mitgliedschaft im Verband diesen Forderungen den genügenden Nachdruck zu verschaffen, denn nur die Organisation hat schon Tatsächliches geleistet zum Wohle aller Kraftfahrer.

Tarif für die bei den „Schlesischen Autobus-Linien“ beschäftigten Chauffeure, Kondukteure und Werkstattpersonal

Nach langwierigen Verhandlungen gelang es dem „Związek Zawodowy Automobilistów“ für obengenannten Betrieb einen Tarifvertrag abzuschliessen.

Die Chauffeure und Monteure hätten danach einen Stundenlohn von 1.40 Zł. bis 1.52 Zł. (nach Alter und Praxis), Kondukteure 1.05 Zł. pro Stunde. Das übrige Hilfspersonal entsprechend weniger. Diese Sätze sind Mindestsätze. Bestehende Löhne dürfen nicht reduziert werden.

Die Arbeitszeit beträgt für alle Kategorien 48 Stunden die Woche. Darüber hinaus geleistete Arbeit ist als Ueberstunden zu vergüten.

Den Konduktoren wird ausserdem ein Manko-Geld von 5.— Zł. monatlich gezahlt. Chauffeure und Konduktore bekommen den Stoff für die Dienstkleidung vom Arbeitgeber geliefert. Stirbt ein Arbeitnehmer infolge Betriebsunfall, erhalten die Angehörigen des Betreffenden den Verdienst von 2—3 Monaten, je nach der Dauer der Beschäftigung im Betriebe, ausgezahlt. Bei anderen Todesfällen erhalten die Angehörigen einen Monatsverdienst ausgezahlt.

Urlaub wird je nach der Dauer der Beschäftigung gewährt.

Die Arbeitsbedingungen sind nicht als ideal zu betrachten. Da es jedoch darum ging, die bisher bestehenden Löhne zu halten, hat sich der Verband im Einverständnis mit der Belegschaft entschlossen, den Tarifvertrag in dieser Form zu unterschreiben.

Gründung einer Konsum Genossenschaft

Auf einer der letzten Sitzung beschäftigte sich der Vorstand sowie Aufsichtsrat der Spółdzielnia Automobilistów mit der Lage des neu eröffneten Lebensmittelgeschäftes. Es wurde festgestellt, dass ein sehr grosser Teil unserer Kollegen dieses Unternehmen zu wenig durch Einkauf von Waren unterstützt.

Nach längerer Diskussion wurde daher einstimmig beschlossen, diesen Laden von der Spółdzielnia Automobilistów abzutrennen und eine neue Konsumgenossenschaft zu gründen, um auch Nicht-Chauffeuren den Eintritt als Mitglied in die Genossenschaft zu ermöglichen.

Am 24. Juni d. J. fand die Gründungs-Versammlung der neuen Genossenschaft statt. Zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats wurde Koll. Adamczyk und zum Vorsitzenden des Vorstandes Koll. Augsburg gewählt.

Der Eintrittsbeitrag wurde auf 3 Złoty und der Anteil auf 30.— Złoty festgesetzt Der Anteil kann auch ratenweise eingezahlt werden.

Durch diese Verbreiterung der Grundlagen ist das Prosperieren des Ladens garantiert und die Kollegen bezw. ihre Frauen werden gebeten, im eigenen Interesse der neuen Genossenschaft als Mitglied beizutreten und durch Einkauf von Ware zu stärken.

Der durch den Verkauf im Laufe des Jahres erzielte Gewinn wird nach Jahres-Abschluss an die Mitglieder der Genossenschaft verteilt.

Chauffeur-Schulen

Eine der Hauptursachen der Arbeitslosigkeit und der schlechten Arbeitsbedingungen im Chauffeurberuf ist die massenweise Ausbildung von Chauffeuren in den Fahrschulen. Diese Schulen sind ausschliesslich auf Verdienst eingestellt und, da sie sich gegenseitig Konkurenz machen, bemüht durch niedrige Preise möglichst viel Kandidaten heran-

zuziehen. Wie die Ausbildung dabei aussehen muss, kann sich jeder allein ausrechnen.

Diese Zustände sind unhaltbar und müssen einer radikalen Aenderung unterliegen. Zum ersten muss verlangt werden, dass die Prüfungen bei der Wojewodschaft schärfer gehandhabt werden. Es sind diesbetreffende gesetzliche Bestimmungen, die scheinbar nicht ganz eingehalten werden, denn sonst wäre es doch unmöglich, dass durch einen Beamten innerhalb eines Tages über 50 (fünfzig) Kandidaten geprüft werden.

In Katowice wurde mit einem grossen Kostenaufwand die technische Schule aufgebaut und eingerichtet. Der Zw. Zaw. Automobilis'ów hat sich dieserhalb an die massgebenden Stellen gewandt, damit bei dieser Schule eine spezielle Abteilung für Ausbildung von Kraftwagenführern geschaffen wird. Die Gründung einer solchen Abteilung ist umsomehr notwendig, da das verhältnissmässige junge Automobilfach keinen der für andere Handwerkszweige gültigen Gesetze untersteht. Daselbst könnte auch eine Prüfungsstelle für im Autofach beschäftigte Lehrlinge Monteure und Meister geschaffen werden.

Die Privat-Fahrschulen würden bei einer musterhaften Führung dieser Schule von selbst eingehen.

Im Monat Juli

feiern folgende Kollegen des Z. Z A. Ortsgruppe Katowice ihren Geburtstag.: Herman Maks. (8), Pohl Leonard (9), Golbig Jan (9), Krentusz F. (9), Kempa Aug. (11), Dietrich Wilh. (12), Szymik Maks (12), Bulla Aug. (13), Schmich E. (14), Sklorz Konst. (16), Plonka W. (18), Wawra L. (19), Imiela H. (24), Kübel P. (25), Wydra O. (25), Lipaszowski H. (25), Moric Ant. (26), Springer W. (28), Bonczkowski Fr. (28), Hasnik Aug. (29), Augsburg G. (29)

Der Vorstand des Z. Z. A. sowie der Spółdzielnia gratulieren den Geburtstags-„Kindern" auf diesem Wege auf das herzlichste und hoffen, dass jeder einzelne ein Jahrhundert erleben wird.

Gerichtliches

Nichtaushändigung der abgegebenen Original-Zeugnisse.

Der Koll. Katerwe war bei der Baufirma Adamski beschäftigt. Bei der Entlassung wurden demselben die Original-Dokumente wie Zeugnisse usw. nicht zurückgegeben. Der Arbeitgeber bestritt derartige Papiere zurückbehalten zu haben.

Der Koll. Melek als Verbands-Sekretär strengte daher im Namen des geschädigten Kollegen gegen obige Firma eine Klage beim Kattowitzer Gewerbe-Gericht an und verlangte eine entsprechende Entschädigung für den entlassenen Kollegen, da derselbe ohne Papiere keine Beschäftigung finden konnte.

Das Gericht verurteilte die Firma Adamski daraufhin zur Zahlung eines dreimonatlichen Gehalts d. i. 1050.— Zł. ((Aktenzeichen L. d. XV. P. 118 31).

Entlassen aus eigener Schuld.

Bekanntlich erhalten diejenigen Arbeitnehmer, die aus „eigener Schuld" die Arbeit verlieren, keine Arbeitslosen-Unterstützung. Die Ursache der Entlassung bescheinigt der Arbeitgeber auf einem dazu besonders vorgesehenen Formular.

In diesem Falle war die Sache folgende:

Der Koll. W. war bei der Huta Szkła in Orzesze beschäftigt. Da er seit über 2 Monaten kein Gehalt erhalten hatte behielt er für sich von den durch ihn für die Firma einkassierten Geldern 200.— Zł. Er meldete dieses ordnungsgemäss dem Kassierer u. bat, diese Summe a conto Gehalt zu buchen.

Die Direktion der Huta Szkła war jedoch anderer Ansicht und entliess den Koll. W. auf der Stelle. Auf dem Entlassungsschein war angegeben „aus eigener Schuld".

Der Kollege bekam auf diese Art und Weise nicht nur keine Entschädigung für die gesetzliche Kündigungszeit, auch die Arbeitslosen-Unterstützung wurde nicht ausgezahlt.

Da die Firma auf Aufforderung unseres Verbandes nicht gutwillig zahlen wollte, wurde die Sache dem Schlichtungs-Ausschuss übergeben, der den Spruch fällte, dass die Entlassung zu Unrecht erfolgt wäre und der Kollege wieder eingestellt werden müsste, andernfalls wäre eine Entschädigung von einem Monats-Verdienst, in diesem Falle 250,— Zł. an den Kollegen W. zu bezahlen.

Die Arbeitslosen-Unterstützung wäre auch auszuzahlen. ((Aktenzeichen Ldz. 79).

Ohne Grund entlassen.

Einen ähnlichen Fall behandelt der Schlichtungs-Ausschuss im Falle des Kollegen Hetmanski, der bei den „Schlesischen Autobus - Linien" beschäftigt war.

Auch in diesem Falle erkannte der Schlichtungs-Ausschuss, dass die Entlassung zu Unrecht erfolgt wäre und dem Koll. Hetmański eine Entschädigung von 180.— Zł. auszuzahlen wäre. Andernfalls hätte Wiederaufnahme zu erfolgen. Ebenso ist die Arbeitslosen-Unterstützung nachzuzahlen. (Aktenzeichen L. dz. 59).

Sekretär Raabe †

Wohl jeder der älteren Kollegen wird den ehemaligen Sekräter der Chauffeure in Oberschlesien gekannt haben. Wie uns mitgeteilt wird, weilt Koll. Koll. Raabe nicht mehr unter den Lebenden. Er wurde das Opfer eines heimtückischen Ueberfalls in Breslau, wo er seit ca. einem Jahre gewohnt hat. Wie es heisst, sollen den Ueberfall linksstehende Radikalisten veranlasst haben, da der Verstorbene als Sozialist diesen Elementen schon lange ein Dorn im Auge gewesen ist.

Heitere Ecke

Die Autowache: „Ist es wahr, du sollst deine Frau kennengelernt haben, als du sie angefahren hast?"

Der Taxifahrer: „Jawohl!"

Die Autowache: „Sooo, dann wirst du wohl jetzt ein bisschen vorsichtiger fahren, hö?!"

Die Krisis in der Naphthaindustrie

Einfuhrzollerhöhung der Naphthaprodukte

Die schwierige Lage der polnischen Naphthaindustrie hat die polnischen Naphthaindustriellen bewogen, von der Regierung weitere Schutzmassnahmen für die Naphthaindustrie zu fordern. Die Forderungen der Naphthaindustriellen gingen vor allem dahin, dass die Regierung sich für eine Senkung der Preise von Naphthaprodukten im Innlande einsetzt und eine Herabsetzung der Steuer und sozialen Lasten vornimmt. Die Regierung hat jedoch einen anderen Weg zur Unterstützung der Naphthaindustrie gewählt, dessen Vorteile im wesentlichen den Raffinerien zustatten kommen. Bekanntlich hat die Regierung eine Verfügung über die Zollerhöhung von chemischen Artikeln ausgearbeitet, die in diesen Tagen im „Dziennik Ustaw" erscheinen und 14 Tage nach ihrem Erscheinen in Kraft treten wird. Es handelt sich dabei vorwiegend um die Erhöhung der Zollsätze für Naphthaprodukte, und zwar für Paraffin, Lichte, Rohnaphtha, ausserdem für Salzsäure und einige andere chemische Artikel. Die Einfuhrzollsätze für diese Artikel werden auf eine solche Höhe gebracht, wie sie in dem Projekt des neuen Zolltarifs vorgesehen ist.

Im Zusammenhang mit der bevorstehenden Zollerhöhung wurde ein halbamtliches Komuniqué herausgegeben, in dem zu den Schwierigkeiten des polnischen Naphthaexportes Stellung genommen wird und durch das die Massnahmen der polnischen Regierung gegen die Einfuhr von Naphthaprodukten aus dem Auslande durch Erhöhung der Einfuhrzölle gerechtfertigt werden sollen. In diesem Kommuniqué heisst es, dass die Verringerung des polnischen Exportes von Naphthaprodukten in der Hauptsache durch die ständige Entwicklung der Raffinerieindustrie in den österreichischen Nachfolgestaaten, in erster Linie in der Tschechoslowakei fhervorgerufen sei. Ausserdem hätten die grossen Weltkonzerne aus Kalkulationsgründen wie auch zur Vermeidung von Restriktionen, die von den einzelnen Regierungen gegenüber der Einfuhr von Fertigprodukte angewendet werden, damit begonnen, in diesen Ländern eigene Raffinerien zu bauen. Die Lage hätte sich noch in der letzten Zeit besonders dadurch verschlechtert, dass einerseits in der Tschechoslowakei grössere Mengen Naphtha gefördert werden, andererseits Sowjetrussland unter der Drohung, den Markt durch Dumpingpolitik in Unordnung zu bringen, von den Industriellen der erwähnten Länder die Abnahme bestimmter, alljährlich erhöhter Mengen von Rohnaphtha und Naphthaprodukten gefordert habe.

Dieses Kommuniqé soll gleichzeitig die Erklärung dafür bringen, warum die polnische Regierung in erster Linie die Raffinerien geschützt hat. Die Naphthaindustriellen haben öffentlich zu diesem Schritt der Regierung noch keine Stellung genommen. Die Beratungen des Syndikats der Naphthaindustrie wurde am Freitag nach 3tägiger Dauer in Podkowo Lesnie beendet. An diesen Beratungen hatten die Vertreter aller Naphthafirmen und Konzerne teilgenommen, die dem Syndikat angehören. Wie aus den Veröffentlichungen über den Serlauf der Beratungen hervorgeht, hat man sich untereinander über die Mehrzahl der auf der Tagesordnung stehenden Fragen geeignet, und zwar über die Gasolinfrage, die Rohölkontingente, die kleineren Raffinerien usw. Die noch nicht erledigten Fragen hat man auf die nächste Konferenz verschoben, die Anfang nächsten Monats in Lemberg stattfinden wird.

Auch in der Naphthaindustrie hat die schwere Krisis, die diese Industrie gegenwätig durchmacht, die Organisationsfrage in den Vordergrund geschoben. Kürzlich hat eine besondere Kommission beim Industrie- und Handelsministerium, die zur Untersuchung aktueller Fragen in der Naphthaindustrie berufen war, sich für die Notwendigkeit der Grsndung eines grossen Naphthasyndikats ausgesprochen, das sowohl die Naphthaförderung wie auch die Raffinerien und den Handel mit Naphthaprodukten umfassen soll.

Gegenwärtig besitzt die polnische Naphthaindustrie folgende Organisation beruflichen Charakters: Die inländische Naphthagesellschaft in Lemberg, die sowohl die Naphthaproduzenten wie auch die Raffinerien umfasst; den Verband der polnischen Produzenten und Raffinerien von Mineralölen in Warschau, der nur Raffinerien umfasst; der Polnische Verband der Naphthaindustriellen in Lemberg, der vorwiegend die kleineren Produzenten umfasst. Ausserdem gibt es noch 3 Arbeitgeberkammer in Boryslaw, Krosnow und Bitkow, die die Fragen zwischen den Arbeitgebern und Arbeitnehmern regeln. Eine Organisation mit Handelscharakter, die fasst die gesamte Naphthaindustrie des Inlandes umfasst, ist das Syndikat der Naphthaindustrie. Dieses Syndikat beherrscht 85 Prozent des Verkaufes der Naphthaindustrie auf dem Inlandsmarkte. Die übrigen 15 Prozent sind Raffinerien, die nicht organisiert und nicht in Gesellschaften zusammmengeschlossen sind. In Exportfragen gehen die in dem Syndikat zusammengeschlossenen Raffinerien teilweise individuell vor. Drei grosse Konzerne, „Polmin", „Małopolska" und „Limanowa", haben sich zusammengeschlossen und betreiben eine gemeinsame Exportpolitik durch Vermittlung einer eigenen Handelsorganisation unter dem Namen „Gemeinsames Exportbüro der Firmen Polmin, Małopolska und Limanow". Dieses Büro beherrscht 75 bis 80 Prozent der gesamten Ausfuhr von flüssigen polnischen Naphthaprodukten und arbeitet ausserdem teilweise mit einigen grossen Konzernen zusammen, wie z. B. den Gesellschaften „Galicja" und „Standart Nobel". Im wesentlichen selbständig aber arbeiten beim Export folgende Firmen: „Galicja", Aktiengesellschaft für Naphthaindustrie und Erdgas, „Vacum Oil Company" in Czechowice und „Standart Nobel" in Warschau.

Die Bemühungen der Regierung gehen dahin, diese verhältnismässig recht starke Zersplitterung in der Naphthaindustrie zu beseitigen und an ihre Stelle eine einheitliche Produktions- und Absatzorganisation zu setzen.

Karambulage mit Fuhrwerk

Unser Mitglied der Kollege E. Gajdzik war angeklagt, dass er am 27. Oktober 1930 zwischen Załęże und W. Hajduki aus Fahrlässigkeit mit den Autobus Sl. 9917 den E. Heller verletzt hat. Die Anklage hob hervor, dass der Verletzte mit seinem Fuhrwerk auf der vorschriftsmässigen Seite gefah-

ren wäre und das der angeklagte Kollege fahrlässig gehandelt hätte, wenn er trotzdem in das Fuhrwerk hereingefahren wäre.

In dieser Angelegenheit fanden vor dem Kattowitzer Gericht zwei Verhandlungen statt. Nach Vernehmung der Zeugen und des durch den Verband gestellten Rechtsanwalts Dr. Ziółkiewicz sprach das Gericht den Kollegen von Schuld und Strafe frei.

Zusammenstoss mit einem Radfahrer

Der Kollege H. Seifert hatte am 17. August 1930 in Piekary Wielkie einen Zusammenstoss mit einem Radfahrer J. Ogorek. Der Radfahrer wurde dabei verletzt. Unser Kollege hatte sich deshalb vor dem Sąd Okręgowy in Tarn. Góry zu verantworten. Das Gericht sprach den Kollegen der fahrlässiger Körperverletzung schuldig und verurteilte den Kollegen zu einem Monat Gefängnis.

Daraufhin wurde durch den Verbandsanwalt Dr. Ziółkiewicz Berufung an das Appelations-Gericht eingelegt und neue Zeugen angegeben.

Der geschickten Verteidigung unseres Anwaltes gelang es, die Unschuld unseres Kollegen nachzuweisen und derselbe wurde freigesprochen.

Verkehrswesen

Autobuslinie Frankreich — Polen? „Eine französische Omnibus-Gesellschaft plant aus Anlass der französischen Kolonialausstellung die Errichtung einer Kraftfahrlinie Aachen — Berlin — Küstrin — Sonnenburg — Kriescht — Schwerin — polnische Grenze mit Personen- und Güterbeförderung. Die Oberpostdirektion Frankfurt a d. O. hat bereits Protest hiergegen eingelegt. — Wie die TU hierzu an den zuständigen Stellen erfährt, wird die Angelegenheit dort zurzeit geprüft. Reichspost und Reichsbahn haben bereits Einspruch erhoben. Im übrigen handelt es sich um ein gewerbliches Unternehmen, das als solches eine Länderangelegenheit ist. Rein formal liegt die Entscheidung zunächst vor allem beim Regierungspräsidenten in Arnsberg, dessen Gebiet diese Linie am längsten schneidet".

Es ist ein Zeichen der Zeit, dass neben dem Luftverkehr auch der Autoverkehr immer mehr nach einer europäischen Einheit drängt. Aber solange noch Grenzen in Europa bestehen und jedes Land für sein Volk selbst sorgen muss, darf es sich auch die Selbstbeschäftigungsmöglichkeiten nicht nehmen lassen.

Unglücksfälle des Monats

Karambolage.

Zu einem Zusammenprall kam es auf der Wojewódzka zwischen zwei Personenautos, welche beschädigt wurden. Beide Chauffeure hatten es an der erforderlichen Achtsamkeit fehlen lassen, wodurch der Unfall verschuldet wurde.

Strassenbahn gegen Bierlastwagen.

Eine „windige Ecke" ist der Strassenkreuzungspunkt am „Hotel Graf Reden", und ist daselbst der Schauplatz schwerer Zusammenstösse schon gewesen. Durch das Fehlen eines Verkehrspolizisten wird daselbst die Gefahr vergrössert. Auf Grund dessen war es auch zurückzuführen, dass dort ein Zusammenstoss zwischen der Strassenbahn u. einem Bierlastwagen der Tichauer Brauerei erfolgte. Die Strassenbahn fuhr von der ulica Katowicka im grösseren Tempo und erfasste den Lastwagen. Durch den starken Anprall gingen mehrere Scheiben und die Lampen der Strassenbahn in Brüche. Zum Glück ist dem Chauffeur nichts passiert, die Fahrgäste kamen mit dem Schreck davon.

Wenn der Chauffeur betrunken ist?

Auf der ulica Radoszowska in Kochlowitz wurde von einem Personenauto der Franz Balsta aus Königshütte angefahren und verletzt. Nach Erteilung der ersten ärztlichen Hilfe wurde der Verunglückte wieder nach seiner elterlichen Wohnung überführt. Schuld an dem Verkehrsunfall soll der Autolenker tragen, welcher ein zu schnelles Fahrttempo eingeschlagen hatte und überdies betrunken gewesen ist.

Motorradfahrer überfährt einen Soldaten.

Am vergangenen Freitag fuhr der Motorradfahrer Wandzik, von Beruf Schlosser aus Siemianowitz, auf der Landstrasse zwischen Siemianowitz u. Chorzow, auf eine Gruppe marschierender Soldaten, wobei er den Soldaten Boleslaus Zebra niederstiess und erheblich verletzte. Wandzik stürzte ebenfalls vom Rade und trug leichtere Verletzungen davon. Die Herren Motorradfahrer rasen manchmal, wie die Verrückten auf den Strassen und haben schon manches Unglück auf dem Gewissen.

Schwerer Unfall eines Motorradfahrers.

In der Nähe des Magistratsgebäudes im Kattowitzer Ortsteil Zalenze wurde ein Motorradfahrer überfahren, als er die Strassenbahn links überholen wollte. Da die Strasse kurz vorher gesprengt und dadurch glatt geworden war, glitt der Fahrer, als er auf die rechte Seite hinüber lenkte, aus und geriet unter die Räder der Kleinbahn. Er wurde ein Stück mitgeschleift. Nur mit grosser Mühe gelang es den Schwerverletzten unter dem Wagen hervorzuholen. Der Verunglückte hatte Rippenbrüche und andere schwere Verletzungen erlitten.

Tödlicher Unglücksfall.

Fabrikbesitzer Anton Krawczyk von der Chrobrego 20 in Königshütte fiel während einer Sonntagsfahrt auf seinem Motorrad in Scharley einem tödlichen Unglücksfall zum Opfer. Als grosser

Achtung!
Verbands-Beiträge

Auf Grund der letzhin stattgefundenen Abstimmung haben nur diejenigen Kollegen den höheren Monats-Beitrag von **7,50 Złoty** zu bezahlen, welche im Falle der Arbeitslosigkeit vom Verbande eine Unterstützung haben wollen.

Alle anderen Kollegen zahlen weiterhin wie bisher **5.— Złoty** pro Monat.

Diejenigen Kollegen, welche nur teilweise beschäftigt sind und wenig verdienen, können an den Vorstand ein Gesuch um Ermässigung des Beitrages auf **3.— Złoty** monatlich stellen.

Liebhaber des Motorradsportes unternahm Krawczyk am letzten Sonntag eine Ausfahrt. In der 9. Abendstunde passierte er auf der Rückfahrt die Gemeinde Scharley. Auf der Piekarer Chaussee wurde von ihm eine gewisse Hildegard Otremba angefahren, die zum Glück nur leichtere Verletzungen erlitt. Schlimm erging es dem Fahrer selbst. In der Absicht, sein Fahrzeug auf der Stelle zum Halten zu bringen, um das Unglück zu verhüten, überschlug sich das Rad und Krawczyk wurde aus dem Sitz gegen den Bordstein geschleudert, wo er mit gebrochener Wirbelsäule liegen blieb. Der herbeigeholte Arzt konnte nur noch den auf der Stelle eingetretenen Tod feststellen.

Radlerpech.

Auf der Strassenecke Katowicka u. Piastowska erfolgte ein Zusammenstoss zwischen dem Radfahrer Paul Jelen aus Eichenau und dem Lieferungswagen Sl. 11 847, der vom Chauffeur Paul Magiera gesteuert wurde. Das Stahlross wurde vollständig zertrümmert, Jelen erlitt bei dem Zusammenstoss erhebliche Beinverletzungen.

Verkehrsunfall.

An der Ecke Głowackiego und Moniuszki in Königshütte kam es zwischen zwei Personenwagen zu einem heftigen Zusammenstoss. Der Besitzer, Josef Wilczek aus Zawiercie, der seinen Wagen selbst steuerte, erlitt durch den Anprall innere Verletzungen und musste sich in ärztliche Behandlung begeben. Ausserdem wurden beide Verkehrsmittel beschädigt. Verschuldet hat den Zusammenstoss der Verletzte, der mit seinem Wagen in falscher Richtung ausweichen wollte.

Eigenartiger Verkehrsunfall.

Ein nicht alltäglicher Unglücksfall ereignete sich an der ulica Dyrekcyjna in Kattowitz. Dort versuchte nach erfolgter Aufladung der Asche, der Chauffeur des städtischen Müllautos die Fahrt fortzusetzen. In diesem Moment wurde die Schutzplaue eines Geschäfts vom oberen Teil des Autos erfasst und mitsamt der eisernen Schutzstange aus dem Mauerwerk herausgerissen. Die Eisenstange prallte mit Wucht auf den Bürgersteig und zertrümmerte die Schaufensterscheibe, sowie ein grösseres Firmenschild. Der Strassenteil wurde abgesperrt, um weitere Unglücksfälle zu vermeiden. Seitens des Magistrats ging man sofort an die Entfernung der Glassplitter und der anderen Schäden heran.

Mehr Vorsicht beim Ueberschreiten der Strasse.

Auf der ulica Mikołowska in Kattowitz wurde die 24-jährige Agnes B. aus Brynów von einem Personenauto angefahren. Die Verunglückte kam zu Fall und erlitt an den Händen und am Kopf Verletzungen. Nach den inzwischen eeingeleiteten Feststellungen, soll die Verunglückte den Verkehrsunfall verschuldet haben, welche beim Ueberschreiten der Strasse auf die abgegebenen Warnungssignale nicht reagierte.

Kind vom Lastwagen tödlich überfahren

Auf der ul. Krakowska in Kattowitz überfuhr ein Lastwagen, den ein Sosnowitzer Chauffeur führte, die sechsjährige Irene Czarnolinek. Dem Kinde wurde der rechte Arm zerquetscht und die Schädelbasis gebrochen. Es erlitt ferner noch schwere innere Verletzungen. In hoffnungslosem Zustand brachte ein Auto das Kind in ein Spital, wo es an den Folgen der erlittenen Verletzungen verschied.

Heitere Ecke

„Na, Herr Pick, wem sient denn Ihr Neugeborener ähnlich?"

„Hm — die Augen hat er wohl von mir, die Nase von meiner Frau, und die Stimme, glaub' ich, von — unserer Autohupe".

Zweideutig.

Der Schauspieler Zuck hatte einen Verkehrsunfall. Eine Zeitung berichtete darüber und teilte weiter mit: „Der Unfall blieb glücklicherweise ohne Folgen. Der Künstler konnte noch am gleichen Abend in drei Stücken auftreten."

Der erste Zusammenstoss.

„Also, die Madame fährt mir rin wie'n Ritter in de Rüstung und verbiegt mir de Vorderbeine! Un jehupt hat se ooch nich!"

Do tutejszego rejestru spółdzielni wpisano w dniu 15 maja 1931 do Nr. 72 przy Firmie „Spółdzielnia Automobilistów" w Katowicach Spółdzielnia z odpowiedzial. udziałami, iż uchwałami walnego zgromadzenia z dnia 12 czerwca 1929 r. oraz z dnia 18 lutego 1931 zmieniono brzmienie §§: 2, 3, 26 pkt. d i 30 statutu spółdzielni w szczególności wpisano, że przedmiotem przedsiębiorstwa jest także utrzymywania przytułków i sklepów spożywczych do użytku własnych członków i niecziłonków — oraz, że pismem przeznaczonem do ogłoszeń jest Zawodowy Automobilista, Warszawa — Katowice. Sąd Grodzki w Katowicach.

Katowicka Fabryka Chłodnic



Neuanfertigung von Personen- und Lastwagenkühlern, Benzintanks u. Motorhauben — Modernisierung ältester Autos Reperatur von Kühlern aller Systeme — Aeltestes Unternehmen dieser Branche am Platze



J. KUNTZIA, KATOWICE, Wodna 14

TELEFON 633

Versammlungs-Kalender des Zw. Zaw. Autom. Okręg Śląski

Ortsgruppe	Tag der Versammlnug	Versammlungslokal	Zuschriften zu richten an:
Katowice	ersten Donnerstag nach dem 1. jeden Monats	„TIVOLI" ulica Jordana 12	Zw. Zaw. Automobilistów Sekretarjat Orkręgowy ul. Kościuszki 49, Telefon 30-14
Król. Huta	1. Montag nach dem 1.	Restauracja róg ulica Katowicka - Stawowa Ertel	Jan Cmok, szofer Straż Pożarna, ul. Bytomska
Bielsko	ersten Samstag nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Feiner „Pilsnerhof"	Zw. Zaw. Automobilistów ulica Republikańska 4. (Pozner)
Tarn. Góry	ersten Mittwoch nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Wieczorek, Plac Wolności	Mikolajczyk ulica Lubliniecka 37
Rybnik	ersten Dienstag nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Kaczmarczyk, Plac Wolności	Stalmach Józef ulica Młyńska 9
Cieszyń	zweiten Samstag nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Fr. Piller ul. Celesty	Rudolf Zając, ul. Przykopa 34
Żywiec	ersten Sonntag nach dem 15. jeden Monats	Lokal P. P. S. in der Nähe der kath. Kirche	Worek Leonard Żywiec, ulica Batorego 262
Sosnowiec	zweiten Sonntag nach dem 1. jeden Monats	Dom Kolejarzy Z. Z. K. ul. Piłsudskiego 2	Pietrzak Leon ulica Kollontaja 17
Tychy	ersten Sonntag nach dem 1. jeden Monats	Kawiarnia p. Drabik ul. Sienkiewicza	Matera Paweł Fürstliche Brauerei
Mikołów	jeden ersten Freitag nach dem 1. jeden Monats	Hotel Polski p. Ratka Rynek	



Auto-Reparatur-Werkstatt

„SAMOCHÓD"

KATOWICE, ulica Starowiejska 3 - Telefon 28-24

Empfiehlt sich zur Ausführung sämtlicher ins Fach schlagender Arbeiten.

Reelle und gewissenhafte Bedienung.

A. Herrmann :: Fabryka Karoserji

TEL. 14-44 :: KATOWICE II., UL. MIKOŁAJA REJA 3 b **:: GEGR. 1896**

Empfiehlt sich zur Neuanfertigung und Reparatur von Karosserien sämtlicher Art und für sämtliche Systeme — Neuzeitliche Spritzlakierung schnellstens, Autopolsterei, Verdecke und Ueberzüge

Śląskie Zakłady Samochodowe

Inhaber **AUG. LABUS, KATOWICE,** ulica **RACIBORSKA — TEL. 30-80**

Empfehlen sich zur Ausführung aller Art **Autoreparaturen**

Moderner Garagen- und Werkstatt-Betrieb

Wysokowartościowe

Oleje i Smary Samochodowe

dla każdego typu maszyn osobowych, ciężarowych i traktorów

(Zastosowanie według tablicy polegającej)

przeciwdziałająca stukaniu



Galtol

BENZYNA BŁĘKITNA

Zapewniająca nienaganne DZIAŁANIE MOTORU

Szczyt wydajności!
Doskonała konserwacja!

Żądajcie prospektów!

GALICYJSKIE T-wo NAFTOWE

„GALICJA" S. A.

Biuro sprzedaży: **Katowice**

TELEFON 16-01 — ULICA SŁOWACKIEGO 23 — TELEFON 16-01

Stacje olejowe i benzynowe wszędzie



Wydawca Związek Zawod. Automobilistów Rzeczplt. Polskiej. Redaktor odpow. Al. Adamczyk, Katowice.

Drukiem „Gazety Robotniczej" w Katowicach.